Rok V. Dnia 20. lipca 1899 Nr. 14.



TADEUSZ KUSCHÉE

WELWOWE ul. Akademicka l. 3. (obok Banku Hipotecznego.)

GŁÓWNY SKŁAD

ROWERÓW

z fabryk angielskich i niemieckich

tudzież wszelkich części składowych, przyborów i potrzeb do tychże. — Wszystko w najlepszej jakości.

Wyłączne zastępstwo na Galicyę najznakomitszej w świecie angielskiej fabryki

„Humber i Sp." w Beeston, Wolverhampton i Coventry.

Wyłączne zastępstwo znakomitej fabryki

DÜRKOPP i Ska („Diana") w Bielefeld.

Ubrania trykotowe, czapki, potniki (sweatery), paski, buciki, pończochy.

Wszelkie przybory do szermierki, przybory do gier i zabaw sportowych.



Cenniki na żądanie.

Wszelkie naprawy kół i części.



Fabryka kół „Patria"

Towarzystwo komandytowe

Alfred Weidler i Ska

we Wiedniu, II/7 Handelsquai, 92.

Fabryka macierzysta

w SOLINGEN.

Wyłączne zastępstwo dla Galicyi, skład fabryczny i szkoła jazdy

we Lwowie,

ul. Trzeciego Maja róg ul. Kościuszki.

PATRIA

Koła do jazdy

koła motorowe i pakunkowe

o najwyższej dokładności wykończenia.

Wszystkie części własnej fabrykacyi.

Wszystko kute lub ciągnione nic lanego.

Rama nie do zniszczenia.

Lutowania niewidoczne.



Rok. V. Dnia 20. lipca 1899. Nr. 14.

Przedpłata:

z przesyłką pocztową:

rocznie	4 zł.
półrocznie	2 „
kwartalnie	1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych:

rocznie	3 zł. — ct.
półrocznie	1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,

Organ urzędowy

Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.

Wychodzi 5. i 20. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:

1 strona	24 złr
1/2 strony	12 „
1/4 „	6 „
1/8 „	3 „

Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya **we Lwowie,** ul. Szopena 7.

W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

Wszyscy członkowie Lwowskiego Klubu Cyklistów otrzymują „KOŁO“ bezpłatnie.

Moja pierwsza uczennica.

SZKIC Z ŻYCIA KOLARZA.

napisał Michał Sierota.

Zbliżający się sezon wiosenny zapowiadał się świetnie. Zniknęły przesądy i niechęć do koła, a mieszkańcy naszego grodu, garnęli się coraz liczniej do sportu kołowego. Pierwsze lody szczęśliwie przełamane, uprzedzenia do tego, tak pożytecznego ćwiczenia gimnastycznego ustąpiły bezpowrotnie. Nikt już w obec pokaźnej liczby członków naszego oddziału kolarskiego w X... nie odważył się głośno sarkać i narzekać na koło, chyba tam gdzieś w zadymionym kąciku jakiegoś handelku, kilku filistrów, siedząc nad pełnymi kuflami piwa i dusząc się wśród tego zgniłego powietrza, wyśmiewało tych waryatów, którzy unikają noszenia własnego ciężaru na własnych nogach, tłuką się na tych dyabelskich rowerach, niszcząc zdrowie i przygotowują się zawczasu na kandydatów do zapisania się w księgi „Przedsiębiorstwa pogrzebowego“.

No, ale ci panowie bardzo nas mało obchodzili, gdyż do nas by się tacy, co za dużo do kufelków zaglądają i tak nie przydali. Zresztą gdyby Salomon miał był do wyboru z jednej strony koło i świeże powietrze, z drugiej zaś cuchnący lokal i kufelki, kto wie czy nie wolałby zostać.... kolarzem. Ale Salomon nie żyje — sprawy tej nie rozstrzygnie — a my już dawno przestali zważać na takich malkontentów.

Powtarzam więc, że sezon nadchodzący zapowiadał się znakomicie. Nowych uczni przybyło nam z górą dwudziestu, to też Zarząd oddziału zabrał się energicznie do pracy. Otwarto nowo wybudowaną salę „Sokoła“ do nauki jazdy, ustanowiono najwygodniejsze godziny, inwentarz pomnożono o jeden pneumatyk damski, a jeden męski, a wszyscy wydziałowi zobowiązali się kolejno naukę udzielać. Każdemu wyznaczono tak zwany „dyżur“ Codziennie też odbywały się formalne walne zgromadzenia druhów kolarzy, na których żywo omawiano wszelakie sprawy cyklowe, oglądano i próbowano na sali nowo sprowadzone rowery, przeglądano nadesłane cenniki, układano programy przyszłych wycieczek, rozważano szanse przyszłych wyścigów i tak schodził nam nie jeden wieczór miło i pożytecznie.

Zawitała tymczasem i wiosna, a nauka jazdy rozpoczęła się na dobre. Na mnie przypadały dyżury między godziną pierwszą a drugą z południa.

Pewnego dnia podczas takiego dyżuru słyszę nieśmiałe pukanie do drzwi, a na moje głośne „proszę“ wchodzą do sali dwie damy. Pierwsza starsza, okrągła, poważna matrona, zdawała się być matką, druga młodziutka smukła urocza brunetka — córka, a może pupilka.

Nie znałem tych pań i nigdy ich przedtem nie widziałem w naszem mieście. Skłoniwszy się uprzejmie, zapytałem, „czem mogę paniom służyć"?

— Czy mam przyjemność mówić z panem nauczycielem od .. tego... tego... Maniu! jak że się to u was nazywa?

— Koło, moja mamusiu, koło, bo jest okrągłe — odezwała się panienka z figlarnym uśmiechem. — A więc „panna Mania" — dobrze i to na razie wiedzieć.

— A zatem jesteś pan nauczycielem od koła?

— Tak jest — odpowiedziałem — a właściwie uczę tylko jazdy na kole.

— Otóż widzi pan — rzecze mama - moja Mania chciała by się uczyć...

— Ależ znakomicie pani dobrodziejko! — odpowiedziałem uradowany i zacząłem przedstawiać nasz sport w najpiękniejszych barwach i wyliczać nieocenione korzyści dla zdrowia z niego wypływające, a nauka jazdy — według tego co tym paniom mówiłem — to tak łatwa, że wystarczy siąść na koło, jakby do powozu i już się jedzie.

Zresztą uważałem, że panny Mani, która to wszystko cierpliwie słuchała, nie trzeba było tak bardzo do koła zachęcać, bo miała doń i bez tego wielką ochotę. Lecz ta moja ognista wymowa, zawsze na coś się przydała, gdyż wnet ustąpiła między nami pierwotna ceremonialność i wszczęła się swobodna pogadanka. Dowiedziałem się w toku rozmowy, że same mieszkają w Bielsku i przyjechały tu w odwiedziny do krewnych i mogłem się toż dorozumieć, że są ludźmi zamożnymi. Dowiedziałem się też, że mama nie sprzyja naszemu sportowi (co mnie zresztą nie wiele obchodziło, gdyż nie ją miałem uczyć na kole), ale za to pannie Mani bardzo się ten sport podoba (co się znów mnie bardzo podobało), że chociaż Mania jest złem dzieckiem, nieposłusznem, kapryśnem, ale jest jedynaczką i matka ulega jej we wszystkiem i w obec jej zachcianek czuje się bezwładną. Natomiast panna Mania wyszczebiotała, że tam w Bielsku gdzie mieszkają, jest już bardzo wiele cyklistek, ale ona wstydziła się tam uczyć, dlatego chce się tu cichaczem nauczyć i powrócić do domu już jako mistrzyni.

„Ach panie" — wyśpiewała swym melodyjnym głosikiem — „będzie to niespodzianka ogromna, a zazdrości jeszcze więcej. To im zaimponuję!

Byłem zachwycony. A to mi dopiero zuch! pomyślałem. Rezolutna panna, — podobała mi się coraz więcej. A co też to i dla mnie za niespodzianka. Pierwsza uczennica dostaje się w moje ręce, — pierwsza kobieta dosiędzie pod mojem kierownictwem naszego damskiego rumaka, tego który dotychczas dźwigał na sobie tylko płeć brzydką.

Bo też nasze panie były takiemi konserwatystkami, że wszelkie moje najbardziej nawet przemawiające słowa zachęty nie odniosły żadnego skutku, a każda z pań zawsze dochodziła do wniosku, że to nie wypada. „Niech pierwej inna zacznie, to i ja się zapiszę do szkoły" i pomimo że każda z nich miała wielką ochotę do jazdy na kole, to to „nie wypada" stawało zawsze jak mur chiński między jej dobremi — choć gwałtownie ukrywanemi chęciami, a stalowym rumakiem.

Mało co brakowało, żem w moim zapale tego wszystkiego przed matką panny Mani nie wypaplał, ale opamiętałem się dość wcześnie, iż mogłoby to zrobić nieszczególne wrażenie, natomiast pozwoliłem sobie nawet na małe kłamstwo, że pod mem troskliwem i mistrzowskiem okiem wychowało się już całe pokolenie cyklistek.

Wreszcie ugoda stanęła, ułożono na naukę południową godzinę, — nazajutrz pierwsza lekcya. Panie pożegnawszy się uprzejmie wyszły, a ja rzuciwszy raz jeszcze gorące spojrzenie w stronę, w której zniknęła panna Mania, począłem śpiewać, gwizdać i skakać jak szalony. — A więc mam pierwszą cyklistkę! Czekajcie moje panie, teraz na was się zemszczę. Nauczę pannę Manię tak jeździć, że jej pozazdrościcie, dołożę wszystkich starań aby nauka w las nie poszła, a potem wio! na ulicę. Z dumną miną obok niej jechać będą i umyślnie kręcić się po wszystkich ulicach, abyście się napatrzyły, zazdrościły i miały temat do plotek. Jej to nie zaszkodzi. A mnie? Przecież też nic, gdyż i tak uchodzę u was za zupełnego waryata, dla tego, iż poznawszy nasz piękny sport i nieocenione jego zalety, pokochałem go całą duszą i wszystkie moje siły skierowałem ku jego rozwojowi.

(C. d. n)



W sprawie założenia Związku KOLARSKIEGO.

Z szczerem uznaniem wyrazić się musimy o poruszonej przez Akademicki K. C. kwestyi założenia Związku kolarskiego. Niejednokrotnie (już od r. 1894) była ta sprawa w kołach sportowych omawianą, nie jeden sportsmen odczuwał piekącą potrzebę założenia takiego Związku, niebrak też było i projektów statutów, ale nie było komu sprawą się szczerze i energicznie zająć.

Znając nasze stosunki galicyjskie czujemy, iż doprowadzenie tej pięknej myśli do urzeczywistnienia nie będzie tak łatwem, jak by się to na pozór zdawało, ale ufamy, iż A. K. C. jednocząc w swojem gronie kwiat młodzieży chętnej do pracy, pojmującej doniosłość sprawy, zdobędzie się na potrzebną energię i nie zrażając się lada przeciwnościami — zdoła słowo w czyn wprowadzić.

Celem związku będzie praca dla rozwoju sportu, strzeżenie i obrona interesów sportu i członków, a sport nasz zasługuje przecież ze wszech miar na pracę w kierunku jego rozwoju. Wszak to pierwszorzędny czynnik ku podniesieniu zdrowia i sił; znakomity środek komunikacyjny, mogący ożywić ruch w każdym zakątku kraju, dający łatwą i tanią komunikacyę i sposobność poznania kraju i świata; nowa gałąź handlu i przemysłu i t, d. i t. d.

Czem są związki takie dla sportu łatwo przekonać się może każdy, kto się puści na wycieczkę w prowincye niemieckie.

Najpierw znajdziesz tam wszędy gospodarzy czyli konsulów miejscowych, u których członek związku może zasięgnać zawsze informacyi. Gospodarze miejscowi mają obowiązek wyszukania zajazdów, restauracyi, warstatów itp., które po umówionych z góry cenach mają dać związkowcom nocleg, wikt, naprawę. Znajdziesz tam umieszczane przez związek tablice ostrzegające na niebezpiecznych drogach; znajdziesz lokale z apteczkami, z przyborami do naprawy kół; znajdziesz drogowskazy związkowe z oznaczeniem odległości; znajdziesz w lokalach związkowych wydawnictwa sportowe, mapy, gazetę związkową; znajdziesz tam liczne za inicyatywą związków budowane specyalne drogi kolarskie; znajdziesz przepisy, na mocy których przy naprawach dróg musi być pozostawiony z jednej strony bodaj wąski pas dla cyklistów i wiele jeszcze innych urządzeń, które nadzwyczajnie ułatwiają ruch kołowy, a tem samem wielce się przyczyniają do jego rozwoju.

Kto u nas odbywał podróże po kraju, ten musi przyjść do przekonania, iż dopiero zaprowadzenie tutaj podobnych urządzeń mogłoby wpłynąć korzystnie na utrudniony tak u nas dotychczas ruch kolarski. Związek — zabezpieczywszy turystom tani nocleg i posiłek, tanie a dobre warstaty mechaniczne, wpływając dalej na poprawę stanu dróg ewentualnie budowę specyalnych bankietów lub dróg kolarskich itd., będzie musiał wpłynąć na ułatwienie i ożywienie ruchu kolarskiego, na uczynienie go wygodnym i przyjemnym.

Turysta będzie się mógł z góry obliczyć z kosztami, nie będzie narażony na dotychczasowe zdzierstwa zwłaszcza w nędznych prowincyonalnych oberżach.

Związek będzie miał obowiązek zastępowania interesów prawnych członków w sprawach dotyczących sportu. Związek wyznaczy nagrody za nadzwyczajne zdziałania turystyczne i wyścigowe.

Wymienione tu i tym podobne korzyści, jakie założenie związku przynieść musi za sobą świadczą wymownie o nieodzownej potrzebie jego założenia i powinny zachęcić nasze społeczeństwo sportowe do gorącego zajęcia się sprawą.

Wygotowany przez A. K. C. projekt statutu załączamy do dzisiejszego nru „Koła" do przejrzenia, na dzień zaś 29. b. m. wyznaczonem jest zebranie delegatów Klubów i Towarzystw (w lokalu Redakcyi „Koła" przy ul. Szopena l. 7.) w celu zastanowienia się nad tym statutem, ustalenia jego treści i przedłożenia c. k. Namiestnictwu do zatwierdzenia.

Z Odessy.

Ten osławiony odeski champion Utoczkin, którego ani francuzi, ani włosi nie mogli pobić, został ostatecznie pokonany przez niemca, Mündnera, mistrza jazdy z Berlina, który zdobył także i w roku bieżącym mistrzowstwo na Dynasach. Stało się to w dniu 1. lipca r. b. na odeskim torze cyklistów

w wyścigu międzynarodowym z serjami, półfinałem i finałem. Do wyścigu tego stawali: Bogomazow, Proten, Kisieli, Utoczkin, Tokarew i Bogomazow młodszy, wszyscy cykliści odescy, oraz Mündner z Berlina i Beckers z Wiednia. Komisya tutejsza wyścigowa jak zawsze uprzejma dla Utoczkina, który ratował nader często sytuacyę kasy klubowej, bo pozwalał swe nazwisko umieszczać na afiszu — i w tym dniu okazała mu dużo grzeczności, bo rozstawiła tak serje, że Utoczkin ścigał się ze słabszym jeźdźcem mianowicie Beckersem i tej właśnie okoliczności może on zawdzięczyć, że nie od razu został pokonany.

W serjach więc przyszedł pierwszym i to dzięki tylko temu, że Beckers ufając zanadto swej sile, nie spostrzegł się wcale, jak Utoczkin rozwinął bieg na finishu i w silnych rzutach, przeszedł metę mając za sobą o cal zaledwie przeciwnika. Za to w półfinale, gdy już prawem regulaminu wyścigowego Utoczkin tropił z Müdnerem i Ksidjasem do rozgrywki, został fatalnie pobity, bo niemiec pozostawił go daleko za sobą. W biegu tym Utoczkin z Kisielim, chcieli użyć dwukrotnie z góry obmyślonego i obliczonego podstępu, lecz się zawiódł bardzo, bo Mündner nie po raz pierwszy bierze udział w wyścigach. Pierwszy podstęp polegał na tem, aby Ksidjas uciekał, Mündner zaś śledząc bieg Utoczkina, gonić go nie będzie, gdyż dla niego nie przedstawiał rywala.

Gdyby więc Ksidjas pierwszy przyszedł do mety, a Mündner na drugiego, to do finału nie przypadałby Utoczkin, a zatem nie byłby pobity, o co mu właśnie chodziło, gdyż bardzo się bał niemca. Tymczasem obliczenie to zawiodło Utoczkina bo Mündner spostrzegłszy co się święci, puścił się w pogoń za Ksidjasem. Było to właśnie w połowie biegu, t. j. pozostawały do końca 3 całe okrążenia. Mündner obgania Ksidjasa i ciągle spurtując skończył bieg w $4{:}26^2/_5$ mając za sobą Utoczkina o kilkanaście sążni. Utoczkin do mety podjechał zupełnie wolno, udając że niby-to stracił rachubę w okrążeniach. Był to naturalnie drugi podstęp, bo za dużo było świadków, aby temu uwierzono. Do finału przypadło czterech jeźdźców: Mündner, Beckers, Utoczkin i Ksidjas. Z miejsca jadą wolno wszyscy. Beckers znalazł się pomiędzy Ksidjasem i Utoczkinem. Niepodobało się to odeskiemu championowi i ręką odsuwa Beckersa, aby wyjechał ze środka, na co wiedeńczyk się zgadza, bo zaczyna przodować. Mündner wiedząc, że Utoczkin długich spurtów nie lubi, zaczyna go męczyć w dwóch ostatnich okrążeniach i przychodzi pierwszy do mety nadzwyczaj lekko, pozostawiwszy Utoczkina na kilka maszyn za sobą. Niepomogły tu znakomite rzuty (specyalność Utoczkina) jego kiwanie głową w takt maszyny i wszyscy przekonali się, że Mündner jest znakomitym jeźdźcem. Dowiódł on tego i w 10-wiorstowym biegu tandemu z tricyklem. Mündner z Beckersem na tandemie mając do przebycia 30 okrążeń toru, już po zrobieniu 10 okrążeń wyprzedzili tryplet na jedno okrążenie, co widząc Bogomazow, Szoszników i Ksidjas, uznali za właściwe wycofać się; pozostał tylko na rowerze Pietrow, który trzymał się dzielnie cały czas (ze straconem także jednem okrążeniem) aż do ostatniego kręgu, gdy naraz tandem wysuwa się i przychodzi do mety zgubiwszy Pietrowa, który pozostał jeszcze na $1/_2$ okrążenia w tyle.

Cała publiczność jak jeden mąż, okazała dowód uznania i przewagi nad Utoczkinem Mündnerowi, obsypując go grzmiącymi przeciągłemi oklaskami.

Utoczkin chcąc wyjść z honorem z pola walki wyzwał Mündnera na match na dzień 16. lipca. W tym dniu ścigać się będą także cyklistki: pp. Wester z Wiednia, Kocięcka i Sicarek z Warszawy. Spodziewany jest liczny napływ publiczności, wszyscy bowiem sądzą, że Utoczkin umyślnie dał się pobić Mündnerowi, by później gdy pokona przeciwnika, większem jeszcze mógł się cieszyć powodzeniem u odeskiej publiczności. Zobaczymy. *Elba.*

Kilka uwag dla nowicyuszy.

Każdy początkujący cyklista z zazdrością patrzy na starszych towarzyszy sportu, przebywających z łatwością 80-100 km. dziennie i chciałby odrazu wchodzić w ich ślady.

Nowicyusz taki, skoro tylko posiada pewien zasób wytrwałości i silnej woli, nie omieszka tego wnet popróbować. I co stąd wynika? Jeśli to człowiek, który poprzednio nie gardził ćwiczeniami fizycznemi i jako tako jest wygimnastykowany, lub żelaznem odznacza się zdrowiem, to znużenie z takiej wycieczki minąć może bez złych skutków: mniej silny — musi taki wysiłek zwyczajnie odchorować,

W dalszym ciągu przybywa zniechęcenie do sportu, opinia jego szkodliwości, lekarski zakaz jeżdżenia na kole—no i ci ludzie tworzą potem zastęp zaciętych przeciwników jazdy— o tyle niebezpieczny — że opierający się na rzekomem „doświadczeniu na własnej osobie“.

I nikt ludzi tych nie zdoła już przekonać o mylnem ich zapatrywaniu i nigdy się nie zechcą przyznać, iż oni sami błąd popełnili, a całe odium za ich niewłaściwe użycie sportu spaść ma na to niewinne biedne koło.

Festina lente, zachowaj miarę. Jazda na kole jest ćwiczeniem fizycznem, a każde takie ćwiczenie wymaga pewnej pracy, pewnego dłuższego przysposobienia się — treningu czyli jak chcą puryści językowi „zaprawy“. To, coby ci się początkowo wydawało niemożliwem do wykonania, stanie się z czasem łatwą zabawką.

A jeśli zazdrościsz starszemu koledze, jego zdziałań jego siły i wytrwałości, spytaj go się przedewszystkiem, ile on czasu potrzebował zanim doszedł do dzisiejszej wprawy, a przekonasz się, że i on początkowo na daleko mniejszem musiał poprzestawać, a dopiero w miarę pracy i ćwiczenia, doszedł do doskonałości, której ty mu dziś niesłusznie zazdrościsz.

Nie zazdrość tedy przyjacielu, lecz trenuj się, pracuj powoli ale statecznie a dojdziesz w krótszym lub dłuższym czasie do pożądanej wprawy i w sporcie zasmakujesz.

Przedewszystkiem strzedz się należy przetężenia się i pamiętać o maksymie, że im powolniej się pracuje nad wzmocnieniem pewnej grupy mięśni, tem snadniej dochodzi się do celu. Zbyt forsowna praca doprowadzić może do przeciwnych wyników.

Unikając tedy przetężenia się, stopniować należy pracę w miarę wzmagających się sił: im powolniej stopniować się będą te zdziałania, tem większą osiągnąć będzie można wprawę, siłę, wytrwałość.

Zatem: *festina lente!* jeżeli chcesz zostać „rzetelnym“ cyklistą.

Koło
i obchodzenie się z niem.

(Ciąg dalszy.)

IV. Czyszczenie i przechowanie kół.

Należyte utrzymanie koła jest rzeczą nader ważną, tak ze względu na samego właściciela, jak i ze względu na możliwość korzystnego pozbycia w razie chęci sprzedaży.

Podczas jazdy osadza się na kole pył i brud, zwłaszcza w miejscach, gdzie cokolwiek oliwa wypływa na zewnątrz. Utworzona ta z oliwy i pyłu masa da się bardzo łatwo usunąć zaraz po powrocie z wycieczki, podczas gdy pozostawiona na czas dłuższy twardnieje, zasycha i robi się coraz trudniejszą do oczyszczenia. Części niklowane, w tym są niklowane celu, by pod wpływem wilgoci powietrza nie rdzewiały. Ale i te części wymagają pewnej pielęgnacyi, gdyż skoro będą wystawione na wilgoć, lub z zimnego powietrza do ciepłej przeniesione izby, osiada na nich para i z czasem przeżera się w postaci rdzy przez niklową powłokę. Toteż wskazanem jest przeciągnąć te części od czasu do czasu kawałkiem wełny w tłuszczu zamaczanej, przezco stworzy się na nich niewidoczną, a przecie przeciw wilgoci bardzo skuteczną powłokę. — Jeżeli niklowane części stracą połysk, można go przywrócić przez odczyszczanie za pomocą tzw. wiedeńskiego wapna w połączeniu z oliwą stearynową.

Dla wygodnego oczyszczenia maszyny pożądany jest zawsze stojak i to taki, na którym opiera się rama, a koła dadzą się obracać. W braku stojaka należy maszynę do czyszczenia obrócić kołami do góry, w którymto razie rower oprze się na siodełku i rączce. Stojak jest też w ogóle najwygodniejszym przyrządem do przechowania koła w stanie spoczynku, gdyż guma nie powinna dotykać ziemi. Guma narażona przez dłuższy czas na nacisk twardnieje w tem miejscu i łatwo potem pęka, a nadto skoro powietrze z pneumatyków wyjdzie naciskają na nie dzwona i osłabiają ją w tych miejscach.

Do czyszczenia maszyny nie należy używać wody, a co najwyżej obetrzeć koło z błota wilgotną ściereczką. Większa ilość wody, użyta do czyszczenia, może się łatwo dostać do łożysk i rur, jakoteż do wnętrza dzwon, które potem rdzewieją i koło niszczą. Bardzo wygodnemi do czyszczenia są stosowne szczoteczki; części niklowane i emaliowane czyszczą się bardzo dobrze ściereczką zamaczaną w nafcie.

Łożyska oczyszcza się najlepiej za pomocą nafty lub benzyny, którą się nalewa do oliwiarki i tak długo nią łożyska zastrzykuje, dopóki nie zacznie spływać czysta nafta lub benzyna. Uważać przytem

należy aby płyny te nie spływały na gumowe obręcze, gdyż je rozpuszczają. Po należytem oczyszczeniu łożysk należy je na nowo oliwą zapuścić. Rozbieranie łożysk może się okazać potrzebnem w wyjątkowych tylko wypadkach, a przy starannem obchodzeniu się z kołem nie będzie do czyszczenia nigdy potrzebnem.

(C. d. n.)

Bol d'or.

Na torze parku książęcego w Paryżu odbył się w dniach 8. i 9. bm. doroczny klasyczny 24-godzinny wyścig o złoty puhar.

Start zapowiedziany był na godzinę 6, lecz o godzinie 5. zasłania się horyzont czarnemi chmurami i spada ulewny deszcz, który robi start o oznaczonym czasie wprost niemożliwym. Dopiero około godziny pół do 7 deszcz ustaje i niebo się rozjaśnia, tak że o godzinie 6. min. 40 jeźdźców ze startu wypuszczono. Rivierre i Bertin mimo zgłoszenia się nie stanęli, biorą zatem udział francuscy jeźdźcy Ariès, Marius Thé i Wattelier, anglik Walters, amerykanin Nawen, szwajcar Frédérick, włoch Cesar Garin i niemiec Józef Fischer Prowadzą w tym roku motory.

Po wypuszczeniu jeźdźców od startu pierwszy Garin czepia się prowadzącego motoru, wnet mu jednak odbiera miejsce Fischer. W trzeciem okrążeniu spada Ariès ale dosiada wnet maszyny i jedzie dalej. Teraz wysuwa się na czoło Walters i jedzie w szalonem tempie 10 km. w 10 : 26²/₅, 20 km. w 22 : 47, 30 km. w 34 : 20³/₅. 50 km. w 58:17. W pierwszej godzinie 51 km. 510 m. Za nim 2. Ariès 48 km 700 m, 3. Garin 48 km. 666 m., 4. Fischer 48 km., 5. Thé, 6. Wattelier, 7. Nawen, 8. Frédérick. Wkrótce potem ustaje Ariès nie mając dostatecznego prowadzenia. Walters robi 100 km. w 1 : 58, a w 2. godzinach 101 km. 666 m., za nim Garin i Thé 96 km. 666 m., czwarty Fischer. Od 110 km. pobija Walters światowe rekordy. 150 km w 2 : 59 : 34¹/₅ (dotychcz. Hureta 3 : 14 : 45) W 3. godzinach 150 km. 333 (pobija swój własny rekord 142 km. 442 m.). W czwartej godzinie spada Frédérick z powodu złamania przednich widełek i silnie się rani, tak że będzie musiał ze 14 dni w łóżku poleżeć.

W 4 godzinach : 1. Walters 242 km. 200 m., 2. Garin 230 km., 3. Wattelier 222 km., 4. Thé, 5. Nawn, 6. Fischer 209 km. 333 m.

Ten sam porządek jeźdźców utrzymuje się przez następnych ośm godzin; Walters robi w 6. godzinach 285 km. 533 m., w 8 godzinach 376 km. 250 m.; w 10 godzinach 465 km. 705 m (dotychcz. Hureta 422 km. 816 m.); w 12 godzinach 549 km. 333 m. (dotychcz. Hureta 501 km. 423, a Cordanga z ochronami od wiatru 510 km. 98 m.) za nim 2. Garin, 3. Thé, 4. Wattelier, 5. Nawn. Fischer w ósmej godzinie zeszedł z toru z powodu niedyspozycyi. I znów utrzymuje się powyższy porządek aż do godziny 16, w której wysuwa się na drugie miejsce Thé, 3. Garin, 4. Nawn, 5. Wattelier.

W 19 godzinach 1. Walters 826 km. 300 m. a reszta w powyższym porządku. Tu schodzi Nawn z koła, rzuca się do swojej kabiny zrzuca ubranie i staje pod tuszem, inni zaś idą za jego przykładem. Rzeczywiście straszliwy upał trwał już od kilku godzin. Walters odświeżał się gąbką maczaną w wodzie, nadto dyrektor Desgrange wyciągnął kiszkę do zlewania trawników i własnoręcznie puszczał na przejeżdżających promienie świeżej wody.

W 20 godzinach Walters 865 km. 125 m., 2. Thé, 3. Garin, 4. Nawn, 5. Wattelier.

W 22 godzinach 939 km. 850 m.; w 23 godzinach 978 km. 30 m.; 1000 km. jedzie Walters w 23 : 29 : 50³/₅, ostatnie okrążenie (666²/₃) w 46 sek., przejechawszy 24. godzin z przeciętną chyżością 42 km. na godzinę. Po ukończeniu jazdy zeskakuje lekko z koła i biegnie do swojej kabiny.

Ostateczny rezultat:

1. A. E. Walters 1020 km. 977 m.
2. Marius Thé 951 km. 333 m.
3. Cesar Garin 909 km. 333 m.
4. Nawn 791 km. 333 m.
5. Wattelier 729 km. 333 m.

Trzej pierwsi pobili dawny rekord światowy. Nagrody 3000, 2000. 1500, 1000 i 500 franków.

Zamordowanie cyklisty.

W dniu 30 p. m. II wydział karny sądu okręgowego warszawskiego roztrząsał głośną sprawę o zabójstwo cyklisty, Cezarego Sawickiego w dniu 6. sierpnia

r. z. na szosie raszyńskiej w Szczęśliwicach, odległych o 8 wiorst od Warszawy.

Jak głosi akt oskarzenia, Sawicki w towarzystwie trzech kolegów na kole wracał na rowerze z wycieczki podmiejskiej do Warszawy. Około cegielni p. Openheima zagrodziło mu drogę dwóch wyrostków i rzucili kij pod koła maszyny. Byli to Adam Pilśnik i Marcin Wrzosek. Rozgniewany tem Sawicki począł wymaślać napastnikom, a ci zamierzyli się na niego kijami i usiłowali zrzucić z roweru. Widząc dopiero, że towarzysze S spieszą mu z pomocą ukryli się w mieszkaniu pisarza z cegielni. Sawicki pobiegł sam za nimi, lecz wrócił po chwili, cały pokrwawiony i oświadczył towarzyszom podróży, że napastnicy uzbroili się w noże i że jednego z nich, stając w obronie życia, uderzył kijem po głowie.

W chwilę potem jeden z towarzyszów Wrzoska zaalarmował całą cegielnię krzykiem: „Pilśniaka mordują"! poczem cała banda robotników z Karolem Wangertem, uzbrojonym w nóż, na czele, rzuciła się na Sawickiego, powaliła go z roweru na ziemię, poczęła kopać nogami i zadawać ciosy kamieniami i nożami. Po chwili Sawicki leżał na ziemi nieprzytomny. Zawieziono go niebawem do Warszawy, gdzie następnego dnia życie zakończył. Najcięższe rany zadane miał w głowę i brzuch; ta ostatnia przebiła kiszki i wywołała ogólne zapalenie błony brzusznej a następnie śmierć.

Według twierdzenia naocznych świadków zajścia, Wangert, wskazując nożem na leżącego na ziemi Sawickiego w chwilę po wypadku, krzyknął z dumą:

— Najlepiej ze wszystkich ja dogodziłem cykliście!

Na mocy danych śledztwa pierwiastkowego pociągnięto do odpowiedzialności sądowej aż 12 uczestników zajścia z Wangertem na czele.

Żaden z nich nie przyznał się do winy: wszyscy twierdzili, że nie byli nawet na miejscu wypadku.

Sąd okręgowy po wysłuchaniu mowy tow. prokuratora Briuchaczewa i obrony adw przys. Wł. Rytla i Jana Radzickiego, ogłosił wyrok, skazujący: Karola Wangerta (lat 19) na 2 lata więzienia bez pozbawienia praw i przewilejów, Józefa Pilśniaka (lat 46) na 3 dni aresztu przy policyi, a pozostałych podsądnych: Adama, Tomasza i Józefa Pilśniaków, Stanisława Mazurkiewicza, Marcina Wrzoska, Adama Szklarskiego, Stanisława Osełkę, Józefa Swaczyńskiego, Franciszka Wangerta i Wilhelma Wangerta na 7 dni aresztu policyjnego.



Teorye mechaniki kolarskiej.

Napisał

WACŁAW KRZEPOWSKI.

V.

Pedałowanie.



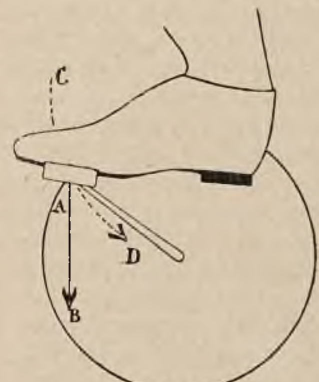
Kostki stawów stopy są dla kolarza najważniejszą częścią nóg, te bowiem jedynie wprawiają w ruch maszynę. Staw ten, zwany w anatomii stawem skokowym, korzystnie i prawidłowo użyty, zamienia zużytą siłę nogi w lekki i szybki ruch obrotowy, potrzebny do zastosowunia tej siły na pedałach koła w najlepszej formie. Dlatego powinien każdy cyklista, który chce z łatwością jachać, na stawy stopy szczególną uwagę zwracać; jedno półgodzinne a zrozumiałe ćwiczenie, okaże nam znaczną różnicę w zdolności jeźdźca choćby najmniej fizycznie rozwiniętego. Zadaniem ruchu stawów jest dokładne zużytkowanie wszystkich muszkułów nogi i stopy, to znaczy, że gdy silniejsze muszkuły są zajęte pełną pracą, mięśnie pomocnicze obejmują pewne zadania, należy je więc w odpowiednim czasie tak rozwinąć, aby swą część pracy do poruszania koła wykonywały. Szczególnem zadaniem kostek stawów stopy i jej muszkułów jest właśnie przeniesienie siły nóg na obrotowe poruszenie pedałów, a zarazem kierowanie ruchem tej siły.

Odpowiednia akcya stawów skokowych przyczynia się znacznie, że poruszenia nóg kolarza przyjmują prostopadłe położenie. Stosowne użycie stawu stopy zmniejsza kąt przy poruszaniu kolan, co niezawodnie stanowi wielką korzyść, bo ustawiczne podnoszenie kolan do niekoniecznej wysokości zużywa wiecej siły. Przy stawie stopy działają wielkie muszkuły, które wspólnie z małymi muszkułami wykonują obrót pedałów. Gdy staw nie jest wyćwiczony, to poruszenia te nie będą elastyczne, regularne i w ogóle

zadawalające. Z początku ćwiczenia w poruszaniu stawu wywołują sztywność w większym lub miejszym stopniu i dlatego nie należy ich nadużywać. Natomiast powolne i wytrwałe ćwiczenie wyrobi mięśnie nie tylko do jazdy kołowej, lecz także je w ogóle wzmocni tak, że staną się i przy chodzeniu przydatnemi.

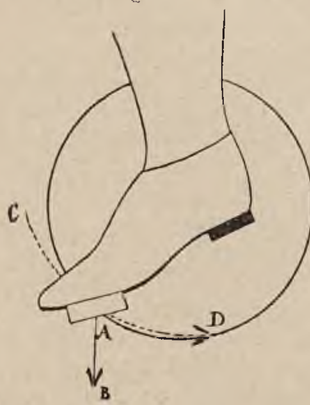
Tutaj muszę nadmienić, że niektórzy nauczyciele jazdy kołowej nie zważają zupełnie na czynnność stawów i uczniom swym nietylko niezalecają, lecz nawet ćwiczenia tego odradzają. Są różne tego powody dobre, złe i obojętne. Naturalnie, że dla początkującego wystarczy na razie przedewszystkiem nauczyć się jazdy i że byłoby nieodpowiednem kształcić mięśnie, zanim balans na kole nie jest zupełnie pewny. Przeważna też część nauczycieli jazdy na kole nie ma pojęcia o praktycznej jeździe i brak im dlatego kompetencyi do wytłómaczenia uczniowi akcyi stawów i mięśni, która to akcya podobnie jak balans wymaga wiele trudu i cierpliwości, a u niektórych uczni wywołuje sztywność członków i wymaga do wykształcenia dłuższego czasu. Nauczyciel czyni odpowiednio, gdy początkującemu zabrania eksperymentów na kole, zanim pierwszy stopień nauki nie przeminął; ale popełnia błąd, gdy cykliście, który już jeździć umie, oświadcza, że praca stawów nóg jest niekorzystną lub nie ma wartości.

Fig. 1



Pojedyncza figura 1. przedstawia nam siłę i jej kierunek. Widzimy najpierw ciśnienie nogi wprost na dół w kierunku lini A B; następnie centralnie działającą siłę stopy C D, która w stawie kostek stopy ma punkt środkowy. To lekkie, ale bez przerwy działanie stopy popiera i wzmaga siły, które w kierunku obracania się pedałów działają. Rysunek przedstawia wyraźnie, że nawet w tem położeniu podniesienie pięty jest korzystne, bo wtedy ciśnienie powoduje zbliżenie do kierunku obrotu pedału. Gdy pedał na dół się obraca używa się ciągle jeszcze siły nogi, ale stopa musi się trochę więcej wznieść, aby w pełni wyzyskać siłę stawów, bo siła centralna stopy jest naturalnie wtedy korzystniejszą, gdy kierunek jej zbliżony jest do obrotu pedałów.

Fig. 2.



Osiągnie stopa położenie 2., wtedy poczynają działanie te muszkuły, które przy chodzeniu są czynne a siła stawów działa w kierunku lini C D. Gdy pedał osiągnie swe najniższe położenie należy zaprzestać dalszego ciśnienia, bo naturalnie każda siła, która w tym kierunku dalej działa, będzie wzniesienie pedału wstrzymywała. Powstaje wtedy ta sama czynność, jak przy odwrotnem (contra) ciśnieniu, gdy cyklista całą swą energię używa, aby pedał od wzniesienia wstrzymać, a wiemy, że przy odwrotnem ciśnieniu pięty stopy zniżamy na dół.

Jeżeli tylko cyklista zrozumie odpowiedne działanie stawów stopy przy podnoszeniu się pedału z najniższego położenia, to już ma to znaczną wartość. Niektórzy ociężali i opieszali kolarze wstrzymują stale bieg swej maszyny przez to, że chwilowo dają ciężyć sile na pedale gdy znajduje się w najniższem lub bezpośredniem po niem położeniu. Czynią oni to naturalnie bezwiednie, i dopiero gdy im kto doświadczony wytłómaczy ten błąd, spostrzegą, że przez zaniechanie go zyskują w znacznej mierze na lekkości i szybkości jazdy. (C. d. n.)



ROZSTAWNA JAZDA

z Pragi do Krakowa odbędzie się bez wzgędu na pogodę, w dniach 22. i 23. bm. staraniem związku „Ceska Ustredni Jednota Velocipedistu“ w porozumnieniu z Oddziałem kolarskim Sokoła krakowskiego. Całą przestrzeń 502 km. wynoszącą, podzielono na sekcye po mniejwięcej 10 km., a każdą taką sekcyę obejmie dwóch „junaków“, z których pierwsi wyjadą w sobotę o godz. 8. wieczorem z Pragi, dwaj zaś ostatni powinni według obliczeń Związku być w niedzielę po południu około godź. 5. w Krakowie.

Celem tej jazdy jest stwierdzenie czasu

jaki na przebycie tej drogi na kole potrzebnym będzie, a dla nadania jej większego splendoru wystarał się Związek u „starosty“ m. Pragi p. Podlipnego, że wystosuje list „pozdrawny“ do prezydenta m. Krakowa p. Fridleina, który to list tą drogą w krótkim czasie bo zaledwie w 21. godzinach ma być doręczonym.

Nie ulega też kwestyi, że to przedsięwzięcie, wymagające współdziałania wszystkich klubów przydrożnych, ożywi małe zwłaszcza towarzystwa i tchnie w nie nowe życie, a nawet może przyczynić się do zbliżenia samopas jeżdżących kolarzy, a przez to do utworzenia nowych zorganizowanych zastępów kolarskich.

Zwłaszcza u nas gwałtowna tego daje się uczuć potrzeba. Na całej np. przestrzeni od Cieszyna do Krakowa z wyjątkiem Oddziału kol. w Wadowicach i niem Radfahr-Vereinu w Skoczowie nie ma tam klubu toteż organizujący tę przestrzeń Oddział kolarski w Krakowie, zmuszony jest wszędzie udawać się do czytelń polskich z prośbą o podanie adresów kolarzy, jak dotychczas z dodatnim wynikiem, tak że pojedyncze sekcye obsadzą kolarze z Cieszyna, Skoczowa, Białej, Kęt, Wadowic i wreszcie Krakowa. *F. E.*



KRONIKA.

— Zebranie delegatów towarzystw kolarskich w sprawie założenia związku kolarskiego odbędzie się dnia 29. bm. we Lwowie — w lokalu Redakcyi „Koła“ (ul. Szopena, 7, przyziom).

— Zmarły Arcybiskup prazki Kardynał hr. Schönborn był wielkim przyjacielem sportu. Imponującą postać tego duchownego można było widzieć na każdym większym prazkim meetingu, gdzie z wielkiem zajęciem i zupełnem zrozumieniem śledził sportowych zawodów. Wśród swoich przechadzek odwiedzał często tor footbalowy na król łące, a na torze kolarskim w Bubnie był stałym tygodniowym gościem. Często żalił się, że nie może brać w sportach czynnego udziału. Spieszył też sportom chętnie z materyalną pomocą i tak np. do składek na wielką prazką nagrodę kolarską na zawody wioślarskie, turnieje tennisowe i t p. przyczyniał się zawsze większą kwotą. Nie dziw więc że strata tego dzstojnego przyjaciela sportu obudziła niekłamany żal w czeskich kołach sportowych, a pisma sportowe poświęcają mu obszerne wspomnienia.

— Jazda rozstawna z Pragi do Krakowa odbędzie się w dniach 22. i 23 b. m.

Dostojny prezes. Prezesem istniejącego w Belgradzie klubu cyklistów jest młody król Serbii — i to prezesem czynnym, który często okazuje się pomiędzy kolegami klubowymi, bawi się z nimi i bierze nawet udział w klubowych wycieczkach.

— P. Hugo Haupt, nauczyciel w Göding, przedsiębierze w tym roku wycieczkę przez Morawy, Austryę dolną i górną, Bawaryę, Würtembergię, Baden, Palatynat nadreński, Hessyę, Prowincye reńskie Holandyę, Belgię, Luksenburg, Lotaryngię Francyę, Alzacyę Szwajcaryę, Tyrol Salzburg, Styryę i przez Austryę d. powraca na Morawy Wyjeżdza 17. bm Tura wynosi około 3000 km., którą ma przebyć w 22. dniach

— We Wiedniu okazał się był niadawno jeździec reklamowy fabryki kół Cleveland, Baby Joe z Ameryki, który wywołał w Praterze niemałe zdumienie Tęgi ten mąż waży bagatelę — 250 kg., garnęła się tedy publiczność piesza i jezdna, aby oglądać tego olbrzyma

— Odwonienie karbidu. *Calcium-carbid* ma jak wiadomo bardzo niemiłą woń, gdyż łącząc się z wilgocią powietrza wytwarza ustawicznie małe ilości nieczystego acetylenu. Chemik Le Roy w Rouen zaleca nalać na karbid trochę nafty karbidem zatrząść, a niewsiąkniętą resztę nafty wylać. Nafta, do której dobrze jest jeszcze dodać trochę *nitrobenzolu* (mającego zapach gorzkich migdałów i jako olejek migdałowy często sprzedawanego) wstrzymuje dopływ powietrza do karbidu, nie przeszkadzając najzupełniej wytwarzaniu się gazu acetylenowego przy dopływie wody.

— Używanie welonów przy jeździe na kole zaleca turysta E. Sandrè, a to na podstawie dokonanych w dwóch swoich większych podróżach prób. Używał on zwyczajnego ciemnego welonu, który zachodził aż na szyję. Twierdzi on, iż welon chroni najzupełniej od udaru słonecznego, nie dopuszcza w organa oddechowe pyłu ulicznego, chroni oczy przed owadami i przed pyłem. Wprawdzie welon taki początkowo żenuje, lecz łatwo się do niego przyzwyczaić.

Ważniejsze wyścigi i matche.

— Wyścig dystansowy z Moskwy do Petersbuga odbył się w dniach 2. i 3. lipca. Startowały 4. motory prowadzone przez pp. Maziego, Schnejderowa, Abrikosowa i księcia Tru-

beckiego; 5. wyścigowców z przewodnikami a to pp. Markow, Henryk, Żemliczko, Tymiński i Babkin; 6. jeźdźców bez prowadzenia a to pp. Herman, Charlo, Filipów, Rudniew, Mikołajew i Leonidow. Do mety przybyli pierwszy Mazi na motocyklu w 26:58, drugi Tymiński na rowerze w 30:04 pobijając zeszłoroczny czas Czudowa prawie o 6. godzin, trzeci Babkin na rowerze w 31:49, Filipów w 35:16, Leonidów w 36:17.

— 24 godzinny wyścig w Leodyum odbywał się równocześnie z paryskim Bol d'or, — a zwyciężył w nim Raynal ujechawszy 578 km. 400 m, za nim: Marnette, Niefs, Kerff, Hoffmann, Hunerbein i Collignon.

— Match Tommaselli-Grogna-Jacquelin, 2000 m. 1. Bieg: 1 Grogna 3:20, 2. Tommaselli, 3. Jacquelin. Na znak dzwonka rozpoczął Tommaselli silny spurt, na ostatniej jednak krzywiźnie wysunął się Grogna naprzód i przybył do mety pierwszy. 2. Bieg: 1. Tommaselli 3:22 2. Jacquelin, 3. Grogna. Grogna prowadził przez trzy okrążenia, poczem jednak wysunęli się dwaj inni spółzawodnicy i w ostatniej chwili zdołał go Włoch wyprzedzić. 3. Bieg: 1. Jacquelin 3 25, 2. Grogna 3. Tommaselli 4 Bieg: 1. Grogna 3:19. 2. Jacquelin 3 Tommaselli. Tak więc każdy bieg inne dał wyniki

Nowe rekordy.

— Petersburg - Paryż. Znany już w kołach sportowych rekordman N. Fedorow zamierza ustanowić rekord szosowy, pomiędzy Petersburgiem a Paryżem. Pragnąc przenieść swój zamiar na grunt urzędowy, p. F. zwrócił się do Towarzystwa jazdy welocypedowej w Petersburgu i uzyskał jego poparcie. Start odbył się w dniu 25. b m. przy bramie Moskiewskiej. O przejeździe p. F. zawiadomiono wszystkie znajdujące się na linji jego podróży Tow, cyklistów. Oto główne punkty marszruty śmiałego cyklisty: odjazd z Petersburga d. 24. czerwca; do Ługi przyjazd tegoż dnia w południe; do Pskowa tegoż dnia wieczorem, do Rygi nazajutrz wieczorem; do Mitawy d. 26. do Królewca d. 27, do Stuttgardu d. 28. do Landesbergu d. 30. do Berlina 2 - 3 lip. do Halli 3—4, do Koblency 5 - 6, do Luxenburga 6—7, do Reims 7—8, i do Paryża 7 - 8.

Samochody.

— 1200 km. w 33 godzinach! Jazdę rekordową Paryż - Brest—Paryż na samochodzie odbył Corre w 33:03;46. Terront potrzebował do przebycia tej przestrzeni 40:26:04. Dodać należy, że Corre jechał wśród niesprzyjającej pogody i miał dłuższy przystanek wskutek upadku koło Brestu.

— Namiestnictwo prazkie udzieliło spedytorowi Davetterowi koncesyi na puszczenie w ruch pięciu wozów motorowych do przewozu osób i tyluż wozów ciężarowych do przewozu towarów.

— O komunikacyi samochodowej. W ostatnich dniach zawiązała się w Piotrkowie spółka, w celu zaprowadzenia stałej komunikacyi samochodowej w obrębie gub. Piotrkowskiej i kaliskiej, pomiędzy inicyatorem tej lokomocyi przyszłości, p. Janem Gajewskim, mieszkańcem i kupcem piotrkowskim a pp. Bohdanem hr. Krasickim i Janem Budkiewiczem. Spółka ta, zawiązana aktem rejentalnym, rozporządza kapitałem zakładowym rb 60,000, co pozwoliło wspólnikom zaraz po zawiązaniu umowy przystąpić do organizacyi przedsiębiorstwa.

Po wyjeździe za granicę i dokonaniu prób różnych systemów pojazdów-samochodów uznano za najlepsze samochody francuskie firmy paryskiej „de Dion i Bouton". Nabyto więc trzy samochody z motorami parowymi, z których dwa kursować będą codziennie pomiędzy Piotrkowem a Kaliszem, trzeci zaś pomiędzy Piotrkowem a Tomaszowem rawskim dwa razy dziennie. Samochody te będą miały dwie klasy: I-ą we środku dyliżansu krytego, na 6 osób, z wejściem z boku i II-gą z wejściem od tyłu, również na osób sześć. Oba przedziały urządzone będą z komfortem, t. j. z lustrami, dzwonkami elektrycznymi, latarniami acetylenowemi a w porze zimowej ogrzane. Samochody tak zbudowane przebiegają swobodnie 25 wiorst na godzinę, ale stałą ich szybkość na szosach tamtejszych przedsiębiorstwo zredukuje do 20 wiorst na godzinę. Do Kalisza więc np., dokąd z Piotrkowa liczą 119 wiorst szosą, samochody przebiegać będą drogę w godzin 6, a cała podróż ze wszystkimi przystankami, obliczonymi na godzinę, zajmuje godzin 7. Tymczasem obecnie karetka pocztowa przebywa tę samą przestrzeń w ciągu 20—22 godzin.

Oprócz trzech samochodów, przeznaczonych do utrzymania stałej komunikacyi w dwóch kierunkach pomienionych, wspólnicy nabyli jeszcze jeden samochód czteroosobowy, z szybkością 40 wiorst na godzinę i trycykl z szybkością 50 wiorst jako pojazdy pomocnicze. Cały ten tabor nowej spółki nadejdzie do Piotrkowa we wrześniu r b. a po próbach niezwłocznie będzie uruchomiony i do użytku podróżnych oddany. Nadto zaprowadzone być mają z wiosną r p. podobne samochody na innych traktach szosowych, jak: Piotrków Łódź-Kutno, Kutno-Kalisz i Kalisz Szczypiorna.

Nowo utworzone przedsiębiorstwo, po nabytem doświadczeniu p. Gajewskiego w r. z., rozporządzając odpowiednimi środkami — nie powinno doznać zawodu, jeżeli tylko samochody dostosowane będą do dróg tamtejszych.

Informacye o stanie gościńców.

Bukaczowce-Siwka-Halicz — d o b r y.
Halicz-Stanisławów — b. d o b r y.
Stanisławów-Tyśmienica — d o b r y.
Tyśmienica Ottynia-Kołomyja — b. d o b r y.
Lwów-Winniki — d o b r y.
Winniki-Kurowice — b. z ł y
Kurowice-Złoczów — d o ś ć d o b r y.
Złoczów-Zborów — d o ś ć d o b r y.
Zborów-Tarnopol — d o b r y.
Lwów-Kulików-Żółkiew — d o ś ć d o b r y.
Żółkiew-Mosty — z ł y.
Lwów-Lubień-Gródek — ze Lwowa do Zimnej wody w połowie d o ś ć d o b r y, w drugiej poł. b. z ł y, od Zimnej wody do Lubienia d o b r y z Lubienia do Gródka z ł y.
Lwów-Bóbrka-Rohatyn (75 km.) d o ś ć d o b r y. Teren ciągle górzysty nadaje się tylko dla wprawnych cyklistów.
Rohatyn-Chodorów (24 km.) b a r d z o d o b r y.
Lwów-Janów (24 km.) — do 11 km. d o b r y, dalej z ł y.
Janów-Jaworów (26 km. — d o ś ć d o b r y.
Jaworów-Sądowa Wisznia (17 km.) — d o b r y.
Stryj-Żydaczów — b. d o b r y.
Żydaczów-Chodorów — d o b r y.
Iwonicz-Rymanów-Sanok-Lisko-Ustrzyki dolne Chyrów — b. d o b r y. Teren prawie ciagle górzysty.

Prosimy o dalsze informacye i uwagi.

Akademicki Klub Cyklistow
we Lwowie.

Prezes: Stanisław Solański, ul Piekarska l. 12.
Wiceprezes: Stanisław Rogalski, ul. Kościuszki 16.
Sekretarz: Jarosław Kocowski ul. Czarnieckiego l. 26.
Skarbnik: Mieczysław Postępski. ul. Ossolińskich 8.
Gospodarz: Saturnin Mravincsics, ul. Batorego 34.

Kapitanowie jazdy (komisya sportowa.): Kazimierz Długoszowski, ul. Chrzanowskiej l. 8. Bronisław Hupert, ul. Małeckiego l. 5. Władysław Jarocki ul. Kurkowa l. 2 a.

Wydział: Zdzisław Słuszkiewicz, ul Ochronek l. 6. Tadeusz Rogalski, ul. Kościuszki l. 16.

Lokal Klubu przy ul. Małeckiego l. 7. w parterze.

Wycieczka do Stryja dnia 9. lipca br. urządzona wypadła bardzo dobrze — Z zaproszonych Towarzystw zaprzyjaźnionych przybyły tylko dwa a to Lwowski K. C. i Towarzystwo kolarzy wyścigowców. — W wyścigu urządzonym między Mikołajowem a Stryjem na przestrzeni 25 klm. pierwszą nagrodę zdobył p. Julian Krupski, drugą p. Szukalski (pseud.) trzecią Alfred (pseud.) W wyścigu drugim o mistrzowstwo A. K. C. na rok 1899|1900 (10 km.) pierwszą nagrodę i tytuł mistrza zdobył p. Bronisław Hupert, drugą nagrodę p Kazimierz Jarocki. —

Przez cały czas sprzyjała przepiękna pogoda. — Popołudniu odbył się w Parku Kilińskiego meeting wszystkich towarzystw kolarskich w sprzwie założenia Ogólnego Związku Cyklistów, na którym zapadła stanowcza uchwała co do założenia, oraz wyznaczono dzień 29. lip. jako dzień zjazdu delegatów w tej sprawie.

Do Kolegów sportowych!

Dla wybierających się ze Lwowa kołem przez Delatyn na Węgry, nie od rzeczy będzie zapamiętać aby w Delatynie omijali handel Piotrowskiego, który dnia 15. lipca br. wyrzucił ze swego lokalu pięciu kolarzy kołomyjskich, jadących na Węgry. Panowie ci, jak zwykle cykliści wesołego usposobienia, zabawiali się wesoło, co niepodobało się gospodarzowi, który słowami „tu nie ma żadnego cyrku" zmusił ich do wyjścia. Zachowanie się wspomnianych kolarzy ani w części nie zasługiwało na podobne postąpienie, co niżej podpisany na miejscu zbadał W Delatynie 19. lipca 1899.

L. Christelbauer
Prezes Tow. Kolarzy Wyścigowców,
członek Wydziału L K. Cyklistów,
członek O. kolarzy S. koła lwow.

Drobne ogłoszenia.

Dwa rowery (Waffendrad z Steyr), tegoroczny model, bardzo mało używane do sprzedania. Cena 120 i 130 zł. Bliższa wiadomość w Administracyi „Koła".

Czyszczenie rowerów w abonamencie.

Najnowszej konstrukcyi i silnej budowy

ROWERY

od **120** zł.

ze słynnej fabryi „OPEL“ w Rüsselheim.

Najnowsze latarki acetylenowe, dzwonki siodełka, cyklometry, czapki, paski, koszulki,

oraz

wszelkie przybory dla kolarzy

poleca

po cenach najniższych

TADEUSZ GUSTOWICZ

we LWOWIE.

ul. Akademicka l. 12.

Używane rowery pneumatyczne od 60 złr.

Zlecenia z prowincyi odwrotną pocztą.

Cenniki i prospekta na żądanie.

Precz z szelkami! **Precz z paskami!**

Ważne dla cyklistów

Jedynym najlepszym przyrządem do podtrzymywania spodni jest

zdrowotny spężynowy podtrzymywacz spodni



wygodny, zawsze dobrze przylegający, nie tamujący oddechu, nie uciskający i nieogrzewający ciała, nie wymagający guzików, zawsze dobrze działający, do zastosowania przy każdych spodniach.

Ceny: za sztukę ct. 75.; za 3 sztuki złr. 1·80; za 12 sztuk złr. 6·—.

Do nabycia u firmy:

JÓZEF SCHWARZ

Wiedeń I, Sterngasse 1359.

Lwów-Kamieniec Podolski

notatki z podróży cyklisty

spisał

JAROSŁAW PIENIĄŻEK

Cena za egzemplarz 25 ct. Do nabycia w księgarniach i magazynach sportowych we Lwowie.

„CYKLISTA“

urzędowy organ ogólnego czeskiego Związku kolarskiego, najstarsze słowiańskie pismo sportowe.

XV. Rocznik.

Wychodzi co drugi piątek (26 nrów rocznie)

Roczna przedpłata złr. 4·—.

REDAKCYA I ADMINISTRACYA:

Praga, ul. Rycerska l. 530/1

Dostawca Oddziału Kolarzy Sokoła Lwowskiego, Lwowskiego Klubu Cyklistów i t. d.

J. CALDERONI

(H. ROSENTHALA następca.)

Zakład mundurowania pp. Oficerów i Urzędników

we Lwowie, ul. Kopernika 9.

Poleca:

Kompletne stroje dla cyklistów w najnowszych fasonach. — Mundury sokole, płaszcze, oraz wszelkie potrzeby do mundurów. — Stroje ćwiczebne sokole. Mundury wojskowe i urzędnicze i wszelkie do nich potrzeby. — Broń przyboczną i palną. — Czapki własnego wyrobu i t. d. — Przyjmuje zamówienia na sztandary i szarfy. — Wielki wybór angielskich i krajowych materyi na stroje kolarskie i mundury.

Największy wybór włoskich przyborów do szermierki.

Ceny umiarkowane stałe.



F. LORD, Kraków.

Floryańska 55

jeneralny zastępca **austryackiej fabryki broni w Steyr** na zachodnią Galicyę poleca rowery z tejże fabryki marki

„Waffenrad"

po cenach fabrycznych, jak również wszelkie części składowe i przybory do rowerów. **Warstat reparacyjny** pod kierownictwem fachowego mechanika na miejscu.

Cenniki na żądanie odwrotną pocztą bezpłatnie.

KAROL DOMICZEK

elektro-mechanik, dostawca c. k. kolei państwowych

Lwów, ul. Sykstuska l. 23.

Wzorowo urządzony specyalny warstat dla naprawy rowerów

pędzony **motorem gazowym**, zaopatrzony w **znakomitą niklowalnię** i **piec do emaliowania** wykonuje szybko i starannie **wszelkie naprawy rowerów, niklowanie, emaliowanie i całkowite odnawianie tychże. Siły robocze znacznie zwiększone!**

Nadto poleca

Znakomite rowery marki „ADLER" oraz własnego wyrobu!

Wszelkie przybory do rowerów utrzymuje tylko w najlepszej jakości!

Royal Progress i *Waffenrady*

Cena złr. **120·** – i złr. **160·**–

państwowych fabryk broni w **Steyr**

znane i cenione od tylu lat z dobroci i wytrzymałości na naszych złych drogach wyszczególniają się

1) **Biegiem** niezrównanie lekkim, nie nużącym.

2) **Materyałem i budową** nieskazitelnemi.

3) **Wykończeniem** tak sumiennem i tak dokładnem, że za każdą z tych maszyn najdalej idące gwarancye udzielamy.

Cenniki rowerów i przyborów zasyła bezpłatnie

Jeneralne zastępstwo państwowych fabryk

Firma **Wiktor Berger** *Lwów*

ul. Akademicka l. 8.

(Własny warstat mechaniczny i szkoła jazdy.)

Jedyna sprzedaż słynnych na cały świat próżnych dzwon Jointless

wyrób

fabryki New Jointless Rim Ltd. w Birmingham

na Austro-Węgry i Szwajcaryę.

W tym roku znów zwycięski na torze i drodze!

Bez konkurencyi pod względem jakości i wykonania.

Płaszcze z silną bardzo elastyczną wkładką, kształt owalny, gładkie lub z rozmaitem zakarbowaniem.

Kiszki absolutnie nieprzepuszczalne z wentylem Dunlop, Hannower lub Lucas.

Pneumatyk „CONTINENTAL“ najlepsza marka.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.